RAPPORT

AU SUJET DE

L'AFFAIRE DUNCAN MACDONALD

ENTREPRENEUR DE LA

Section Ouest du Chemin

Q. M. O. & O.

DE LA

Gouvernement de la Province de Quebec

Q.F.M.QUEBEC

PAR

WALTER SHANLY

Commissaire Enqueteur.

1879

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

RAPPORT

AU SUJET DE

L'AFFAIRE DUNCAN MACDONALD

ENTREPRENEUR DE LA

Section Ouest du Chemin

Q. M. O. & O.

ET LE

Gouvernement de la Province de Québec

PAR

WALTER SHANLY

Commissaire Enqueteur.

1879

RAPPORT

D'UNE

Enquête au sujet de Questions en Litige

ENTRE

DUNCAN MACDONALD

ET LE

GOUVERNEMENT DE QUEBEC

ORIGINANT DU

CONTRAT DU 16 NOVEMBRE 1875.

Par Ordre en Conseil, en date du 21 Septembre 1878, le soussigné a été nommé, pour faire un examen complet des réclamations respectives de Duncan MacDonald, contre la Province de Québec et de la Province de Québec, contre le dit Duncan MacDonald dans le but d'établir un réglement de comptes entre les parties intéressées."

5528

Une copie dûment certifiée de l'Ordre en Conseil a été transmise au Commissaire enquêteur, le 5 Octobre, qui en informa de suite M. MacDonald en l'engageant à ouvrir sa cause dans le plus bref délai possible.

Le 7 octobre, M. MacDonald répondit par une acceptation motivée de la commission tout simplement, à défaut d'une disposition l'autorisant à recevoir les témoignages sous serment, mais ayant été informé qu'en s'objectant à l'enquête proposée ou en ne l'acceptant que partiellement, il était impossible de procéder dans la cause, le dit M. MacDonald, par l'intermédiaire de son aviseur accepta la proposition telle que contenue dans l'Ordre en Conseil, et en conséquence, savoir le 17 Octobre, l'audition de la cause fut formellement commencée.

Pour bien saisir les questions en litige, il est nécessaire de faire un résumé historique des contrats et des conditions d'après lesquels cette section Ouest du chemin, maintenant connue sous le nom de "Québec, Montréal, Ottawa et Occidental" a été construite.

En 1869, une compagnie a été incorporée sous le nom et raison de " la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord de Montréal, " ayant pour but de construire un chemin de fer sur la rive Nord de la rivière Ottawa se dirigeant vers la ville d'Ottawa etc., etc.

Quatre ans plus tard, l'acte d'incorporation fut amendé et augmenté en accordant à la Compagnie, le privilége de continuer sa ligne jusqu'au terminus du " chemin de fer du Pacifique Canadien. "

Aucune mesure decisive ne fut adoptée pour la construction d'une portion quelconque du chemin avant 1873, lorsqu'à cette époque, le 24 juillet de la dite année, la Compagnie consentit un contrat à Duncan Macdonald de Montréal, et Harry Abbott, de Brockville, faisant affaire sous les noms et raison de " Duncan MacDonald and Company " pour la construction du chemin, depuis Montréal jusqu'à Aylmer, avec un embranchement reliant Sainte-Thérèse au village de Saint Jérôme.—La longueur de la ligne ainsi entreprise était évaluée à 142 milles et le montant total qui devait être payé aux entrepreneurs était de $4,224.500, au coût moyen de $29,750 pour chaque mille de chemin complété.

Pour le susdit prix ou somme ainsi stipulée au contrat, les ponts devaient être construits en bois, les rails devaient être de fer, le ballast limité à 2,000 verges cubes par mille, et la quantité du matériel roulant déterminée par les termes de la cédule annexée au contrat. Pour toutes les autres conditions, le chemin, en général devait être de première classe, en prenant pour modèle " le chemin de fer du Grand Ouest du Canada. "

Les entrepreneurs convenaient d'accepter un paiement mixte partie en argent comptant partie en bons—dans la proportion d'environ un du premier à quatre dollars du dernier (nominalement) : les bons leur étant comptés à soixante-quinze centins par piastre seulement.—c'est-à dire que les $4,224,500 étaient sensées représenter à peu près la valeur argent comptant des travaux et quant à la somme de trois millions de piastres qui devait être payée aux entrepreneurs, en bons, elle devait être en réalité d'un tiers de plus que ce montant.

L'argent comptant qui devait être donné en paiement aux entrepreneurs devait provenir du subside du gouvernement ou du stock pris dans le chemin par la cité de Montréal et d'autres municipalités intéressées à sa construction.

Subséquemment à la passation du contrat du 24 juillet 1873, savoir, en janvier 1874, la position financière de la " compagnie du chemin de fer de la colonisation du Nord de Montréal " a été grandement améliorée par la passation d'un acte par la législature de Québec, autorisant le gouvernement à substituer un octroi en argent de $750,000 à l'octroi de terre que la compagnie avait précédemment obtenu.—La transaction était de fait, équivalente pour le gouvernement, qui prenait les bons de la compagnie au pair.

Grâce à cette concession de la part de la Province, la position des entrepreneurs se trouva améliorée à l'égal au moins de celle de la compagnie, car il n'appert pas que cette dernière ait demandé aucun changement dans le contrat, à cause de ce changement en argent courant d'une si grande proportion de bons, que la première avait consenti à accepter.

L'argent comptant qu'ils devaient recevoir en paiement étant ainsi augmenté des trois quarts d'un million de piastres et le paiement de leurs

bons diminué en proportion, les entrepreneurs pouvaient dès lors, compter recevoir en toute assurance $1,800,000 en argent, ce qui leur laissait en mains trois millions de piastres de bons à négocier.

En vertu du contrat du 24 juillet 1873, " Duncan MacDonald and Company " ont conduit leurs travaux sans interruption apparente, pendant à peu près deux ans, pas assez vivement toutefois, pour en assurer l'achèvement à l'extrême date fixée—1er octobre 1875.

—Les lenteurs dans l'exécution des travaux provenaient d'embarras financiers. On constata que les trois millions de bons étaient inconvertibles. L'associé le plus âgé de la Compagnie (M. MacDonald), fit un séjour prolongé,à Londres, pour y vendre ses garanties ou ses bons, mais il ne put trouver d'acheteurs. Sir Hugh Allan, le Président de la Compagnie, se chargea ensuite de la transaction,mais sans obtenir de meilleurs résultats. Personne ne voulait des bons d'un chemin de fer que combattait la puissante influence du Grand-Tronc.

Compagnie et Entrepreneurs ayant épuisé leurs ressources, l'été de 1875 les trouva, quant aux moyens de continuer les travaux du chemin de fer, réellement dénués et insolvables: les Entrepreneurs, ayant à leur charge de fortes sommes d'argent empruntées pour exécuter les travaux du chemin, et des dettes dûes aux sous-entrepreneurs et autres. De là, la suspension des travaux, et en définitive, cette déchéance décida le gouvernement à ranger ce chemin dans la classe des Travaux Publics de la Province.

En novembre 1875, la Compagnie du chemin de fer a fait un transport formel au gouvernement de tous ses droits, franchises et propriétés, et le seizième jour du même mois, le gouvernement passa un contrat avec " Duncan MacDonald and Company " pour le parachèvement de la ligne, depuis Montréal jusqu'à Aylmer, y compris l'embranchement de Saint-Jérôme.

C'est de ce contrat, et de diverses questions qui s'y rapportent, qu'origine une enquête qui a duré six mois, dans le but d'établir un règlement d'affaires entre les parties, et dont j'ai l'honneur de vous soumettre les résultats dans ce rapport.

Le contrat du 16 novembre 1876, passé entre le gouvernement et M. MacDonald contient certains traits et dispositions exceptionnels et particuliers. Il pourvoit à la construction des travaux à complèter, depuis leur suspension sous le premier contrat, mais on lui prêtait en même temps un effet rétroactif. On peut dire que le gouvernement a fait un pas en arrière et qu'il a pris à sa charge l'entreprise et ses responsabilités, depuis le commencement de l'ouvrage sous la corporation de la compagnie du Chemin de fer de Colonisation du Nord.

Aux termes du nouveau contrat, l'entrepreneur, Duncan MacDonald, individuellement, entreprit de construire le chemin, d'un bout à l'autre : au coût de..... $3,601,649.95.

Il devait payer, à même ce montant, ou, comme cela paraissait entendu, consentir à ce que les Commissaires du Chemin de fer payassent les dettes de ' Duncan McDonald and Company " pour l'ouvrage fait avant le 2 novembre 1875, et aussi, il devait donner crédit au gouvernement pour les paiements reçus par sa première société, avant la date de la Compagnie du chemin de fer, comme autant d'acquitté vis-à-vis lui-même, individuellement, à l'acquit du nouveau contrat.

Une cédule annexée au nouveau contrat et formant partie intégrante d'icelui, expose en détail les quantités d'ouvrage et les propriétés compris dans la construction et le matériel de toute la ligne. Cette cédule comportait, qu'originairement, tant de verges cubes de terre et de roc devaient être creusées et transportées, tant de verges cubes de maçonnerie à construire, etc., etc.

Une certaine somme ronde fut mise de côté pour le coût probable du droit de passage : et certaines autres sommes rondes, pour pourvoir de la même manière à l'érection des bâtiments et au paiement des dépenses des travaux du génie. Le nombre des locomotives et des chars était mentionné avec le prix de chacun évalué sur livraison faite à l'entrepreneur. En chiffrant toutes les quantités et les propriétés aux prix indiqués pour chacune d'elles dans la cédule, et ajoutant les sommes d'argent en bloc, mentionnées ci-dessus, le montant total du contrat a été fixé à..... $3,601,649.95.

Mais toute cette somme n'était pas applicable, en réalité, aux travaux de construction. Elle devait subir, à son émission, une déduction de... $57,149.95.

Quel était le montant que le Gouvernement a consenti à payer à la Compagnie du chemin de fer pour le transport de ses droits et franchises et dont le gouvernement a ensuite fait une charge au contrat de MacDonald et *pourquoi ?* au point de vue des affaires, la chose n'est pas facile à comprendre. L'effet pratique sur le contrat ou plutôt sur le contracteur a été de réduire d'à peu près 1½ pour cent le prix fixé dans la cédule des taux, chaque item devant ainsi, comme indicateur du coût des divers travaux—jusqu'à ce point fictif. En d'autres termes, la somme en bloc que MacDonald devait recevoir pour tout l'ouvrage et pour le matériel du chemin de fer. n'était pas de $3,601,649.95 mais de..... .... $3,544.500.

Un des premiers pas pour donner effet au contrat entre MacDonald et le gouvernement a été le réglement du coût des travaux fait par " Duncan MacDonald and Company " sous le contrat du 24 Juillet 1873. La cinquième clause du nouveau contrat pourvoit spécialement à ce que l'ingénieur du gouvernement établisse les quantités de tout l'ouvrage fait et des matériaux livrés jusqu'au temps de la passation du nouveau contrat, savoir, le 16 novembre, 1875, et que la valeur en argent des quantités ainsi certifiées soit fixée d'après les prix arrêtés, dans le dit nouveau contrat pour chaque dénomination d'ouvrage et de propriété.

L'évaluation des premiers travaux ainsi établie, devait ensuite être portée au crédit de l'entrepreneur qui devait être en même temps débité de toutes les sommes payées à son ex-Société par l'ex-Compagnie du chemin de fer, et toute balance dûe après que le gouvernement aura satisfait aux réclamations pour lesquelles il aurait pu devenir responsable, devait être payée à l'entrepreneur Duncan MacDonald.

Toutefois, la commission du chemin de fer ne s'est pas conformée strictement aux dispositions de la cinquième clause. Elle s'est engagée à payer les dettes de l'entrepreneur, et elle les a payées sans avoir égard à ce que la

balance revenant à MacDonald pourrait être. Après règlement définitif, le compte des premiers travaux s'établit comme suit :

Cr : Nouvelle évaluation des premiers travaux.....		$1,292,803.94
Dr : Montant en argent payé à Duncan MacDonald & Co. par la Cie. du chemin de fer de Colonisation du Nord	$793,452	
Balance due à l'Entrepreneur.....		$499,361.94
Les Commissaires ont payé des réclamations pour les premiers travaux, au montant de		$866,090.00
Payé en sus de la balance due.....		$366,638,06

Les quantités mentionnées dans l'évaluation faite par M. Peterson (l'Ingénieur du gouvernement) diffèrent très-peu de celles déjà certifiées par M. Legge, l'Ingénieur en Chef du Chemin de fer de Colonisation du Nord.

Mais des prix établis par M. Peterson dans l'évaluation des quantités, et ceux établis par M. Legge, diffèrent tellement, qu'il en résulte une différence en argent entre les deux évaluations d'à peu près..... ..... $350,000

M. Peterson, suivant la cinquième clause du nouveau contrat, et c'est ce qu'il devait faire, a adopté les prix de la cédule de cet arrangement, et ces prix étaient strictement pour argent comptant.

M. Legge a pris également pour base de son évaluation les prix du premier contrat, qui étaient beaucoup plus élevés que ceux substitués dans le nouveau contrat, et il est bon de remarquer, qu'ils n'étaient pas entièrement payables en argent courant, mais en grande partie, par des débentures de chemins de fer.

La différence qui existe entre les deux manières dont l'évaluation a été faite, constitue un point important dans les réclamations qui sont maintenant faites par M. MacDonald contre le gouvernement. Nonobstant l'expression précise à ce sujet, de l'arrangement du 16 novembre 1875, il prétend qu'il était entendu qu'il serait payé pour les travaux exécutés, au prix mentionné en premier lieu.

Il n'existe pas de preuves que M. MacDonald ait fait cette réclamation, lorsque M. Peterson a fait son évaluation, (au commencement de 1876) ou qu'il ait protesté contre son adoption. Logiquement parlant il aurait été difficile de le faire, vu l'expression clairement exprimée de la clause 5 du nouveau contrat. D'ailleurs, les Commissaires du chemin de fer n'ont pas tenu compte de la nouvelle évaluation, car, comme il a été démontré, le montant payé pour les dettes encourues pour le chemin, ainsi que les sommes d'argent payées à Duncan MacDonald & Cie. par la compagnie du chemin de fer, pour les premiers travaux, excédaient de plusieurs mille dollars l'évaluation la plus élevée de leur valeur.—

Bien qu'il n'en aie pas été fait mention dans le temps, la manière dont les affaires, ayant rapport aux premiers travaux, ont été réglées, a été le commencement des difficultés pour les nouveaux travaux.

D'après les termes du contrat avec le gouvernement, le coût total du chemin de fer depuis la première pelletée de terre, en 1873, jusqu'à son parachèvement complet en 1877, était limité, en chiffres ronds à...$3,601,650

Il faut déduire de ce montant la somme de requise pour payer les premiers travaux ; avant que les nouveaux fussent commencés.	.....$1,659.542
Il restait alors une balance en caisse de.....	$1,947.108
Mais de ce montant il faut encore déduire la somme payée à la Compagnie du Chemin de fer de Colonisation du Nord.....	.....$ 57.150
Laissant pour terminer les travaux	$1.889.958

On peut répondre de suite et négativement à la question de savoir si cette somme est suffisante pour terminer les travaux. Il fallait au moins $700,000 de plus pour terminer les travaux lorsque le gouvernement a passé le contrat le 16 Nov. 1875 : le fait est que les quantités des excavations, de la maçonnerie etc., etc., etc., qui ont servi de base au contrat étaient fausses ; supposées et non réelles. Presque tous les items dont l'exactitude reposait sur le mesurage, ainsi que d'autres, ont démontré après que l'ouvrage a été fini et calculé en 1878, qu'ils excédaient énormément dans certains cas; les calculs faits en 1875 ; et les sommes affectées pour certaines fins, tel que le droit de passage ($150,000) ont dépassé et dépasseront probablement $300,000, et les travaux de génie évalués à..... $120,000

ont atteint le montant de $175,000

En resumé la situation financière exposée par les chiffres précédents —Lorsque les travaux du chemin de fer furent recommencés en 1876, l'entrepreneur, afin de pouvoir remplir les engagements qu'il avait pris avec le Gouvernement, le 16 Novembre précédent, et y étant strictement obligé, aurait dû, par ses propres moyens et ressources, pouvoir disposer de la somme de $700,000, en sus de la somme que le gouvernement était convenu de lui donner et qu'il a acceptée pour parachever le chemin.

Il y a peu d'Entrepreneurs qui auraient pu, et aucun n'aurait voulu, remplir des obligations aussi onéreuses, et dans ce cas, les conséquences de la folle enchère de MacDonald ne tardèrent pas à se faire sentir. Les Evaluations étant supposées et non réelles, les quantités ne suffisant pas aux dépenses, l'ouvrage a langui faute de moyens ; Les sous Entrepreneurs ; les ouvriers et les fournisseurs de toute sorte, n'étaient payés qu'en partie ou n'étaient pas payés ; le mécontentement régnait sur toute la ligne : l'ingénieur du gouvernement et l'entrepreneur n'étaient pas d'accord, et il n'y avait pas six mois que les travaux étaient recommencés, qu'il devint évident que des dispositions plus amples que celles mentionnées au contrat devraient être adoptées.

Que vers la fin de l'année 1876 ; par la passation de l'acte (40 Vic., chap. 3,) il est spécialement pourvu dans les sections 10 et 11 aux difficultés survenues par l'insuffisance des moyens de l'entrepreneur de remplir ses obligations. Ces deux sections se lisent comme suit :

10 Les commissaires du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental pourront garantir le paiement des sommes portées dans les sous contrats faits par Duncan MacDonald Entrepreneur de la partie Ouest de ce chemin, pourvu que ces contrats soient aprouvés par eux.

11 Les dits commissaires sont autorisés à prendre, sur le montant destiné à rencontrer les dépenses contingentes du chemin, la somme nécessaire pour terminer le dit chemin.

Après la passation de cet acte, les commissaires se chargèrent d'examiner et de payer tous les comptes et les Estimations ayant rapport au contrat ; MacDonald et l'entrepreneur étant de fait rélegué dans la position d'Agent ou d'intermédiaire, entre les commissaires et les sous-entrepreneurs et les ouvriers, et il existe des preuves dans les documents produits devant le commissaire enquêteur, que depuis ce temps, les deux parties ne se sont pas occupées de la proportion des dépenses, chaque partie paraissant considérer l'autre partie responsable de ces dépenses. Il en est résulté des dépenses sans nécessité, une grande confusion dans les comptes et une foule de réclamations par les sous-entrepreneurs et autres personnes qui s'adressent au gouvernement pour sûreté, parceque les Commissaires du Chemin de fer, en vertu de l'acte ci-haut cité, ont par induction, sinon directement garanti leurs contrats ou leurs gages.

Il n'est pas nécessaire de continuer le récit des événements, qui par dégré, ont inévitablement été la cause des difficultés et des désagréments qui ont nécessité une enquête dans le but d'élucider les faits et d'arriver à une entente. L'entrepreneur, comme on devait s'y attendre, produit de fortes réclamations contre le gouvernement et sur divers comptes.

Il réclame le paiement pour les quantités des travaux exécutés, en sus des quantités mentionnées dans la Cédule du contrat. Il prétend qu'il a souffert des dommages pécuniaires considérables, par les obstacles et les retards causés sans nécessité par les employés du gouvernement, aussi, que la manière dont l'évaluation des premiers travaux a été faite, bien qu'elle soit d'accord avec les stipulations du nouveau contrat, n'est pas en réalité ce qu'elle devrait être, et que par cette évaluation, de fortes sommes d'argent

qui lui sont dues depuis longtemps, sont injustement retenues. M. MacDonald allègue que le montant payé par le gouvernement à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord ($57,150) n'aurait pas dû lui être chargé, bien qu'il soit pourvu spécialement dans la 22me clause du Contrat, qu'elle doit lui être chargée. Et enfin, il prétend, que l'intention et le but de la 11me Section de l'Acte (40 Vict. chap 3) était d'ajouter une somme d'argent au montant total du contrat, et quoique le montant additionnel ne soit pas spécifiquement établi dans l'acte, il était bien connu et entendu, à cette époque, que ce montant serait de..... $466,000

Exposé des réclamations soumises.

1.	Valeur des travaux sous le premier Contrat.....	$1,640,491
2.	Do Do Nouveau do	2,553,741
3.	Travaux extra..	315,903
4.	Dommages.....	300,000
5.	Montant payé à la C. du C. de fer de Col. du Nord.....	57,150
6.	Réclamation additionnelle en vertu de l'Acte de (1876)	466,000
		$5,333,285

Etant un excédant sur le montant spécifié dans le contrat ($3,601,650) de $1,731,635, et la somme requise pour parachever le chemin n'est pas comprise dans ce montant.

Lorsque le gouvernement s'est emparé du chemin, le 1er septembre 1878, il fallait un demi million de dollars pour le parachever.

Les six réclamations précédentes sont contenues dans les appendices qui accompagnent ce rapport, et les sous items qui exigent une explication spéciale y sont minutieusement exposés, ainsi que la manière de les régler, et les raisons pour lesquelles ils ont été rejetés ou adoptés sont données *in extenso* ; on ne doit prendre en considération que les items qui méritent de l'être, et passer outre comme inutile l'examen de ceux des items dont on ne doit pas s'occuper.

No. 1. M. McDonald commet une erreur évidente lorsqu'il prétend que les anciens travaux auraient dû lui être payés le même prix, dès le commencement, tel que stipulé dans l'ancien contrat. Dans son contrat avec le Gouvernement, il a consenti de son plein gré et de propos délibéré, mais imprudemment peut-être, au mode d'évaluation dont il se plaint maintenant comme d'une injustice commise à son égard.

Ce qu'il aurait du faire, lorsqu'il s'aperçut que son contrat le gènait et lui devenait à charge, ce qui du reste était vrai, aurait été de demander de le faire prendre de nouveau en considération sur des bases plus justes et équitables. Les recommandations qui seront faites dans la suite de ce rapport partiront de ce point de vue.

No. 2. La manière d'évaluer les travaux faits en vertu du nouveau contrat, forme la bâse de cette réclamation, mais tandis que dans la réclamation No. 1, la question des *prix* seule est discutée, ici, la question des *quantités* est seule contestée.

Ce n'est pas qu'il y ait une grande différence d'opinion au sujet de la quantité de ces travaux entre l'Ingénieur du gouvernement et celui de l'entrepreneur, mais ces quantités, comme je l'ai déjà dit, dépassaient de beaucoup les quantités présumées sur lesquelles la plus grande partie du montant alloué dans le contrat était basé. L'Entrepreneur réclame le paiement de tout l'ouvrage qu'il a fait, mais l'Ingénieur du Gouvernement, (et il ne pouvait certainement pas faire autrement) dit "Non ; Il faut qne je fasse mes estimations de manière à ce que le coût du chemin de fer, une fois terminé, d'après les clauses du contrat, ne dépasse pas la somme de $3,601,650 stipulée dans ce contrat."

Le débat soulève une question importante qui sera plus loin prise en considération et envisagée au point de vue du commissaire enquêteur.

No. 3. Travaux Extra. Cette réclamation divisée en 64 items (No. 55 à 116 et 125, 126, Appendix C.), se monte à $315,03. La plus grande partie de ces items est complétement inadmissible pour les raisons données dans l'appendice, et après un examen minutieux, le montant qui peut équitablement être alloué est de..... $97,052

No. 4. Dommages. Les dommages désignés sous six titres différents, (Nos. 117 à 122, Appendix C.) qu'on prétend avoir été causés à l'entrepreneur se montent à $300,000. Aucun de ces items n'a été prouvé et à l'exception d'une faible somme contre le No. 119, la réclamation tout entière n'a pas de raison d'être. Pour l'analyse et les raisons voir l'Appendix. Comme exemple de la faiblesse de la réclamation, je dirai que $80,000 qui en forment partie, sont réclamées pour des "délais" supposés, apportés au "ballastage": Les sous-entrepreneurs qui ont fait le ballastage évaluent les délais à **$4,000** ; et le ballastage de tout le chemin complété d'après le contrat ne se monterait qu'à..... $75,000

No. 5. Montant payé au chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal pour ses droits et franchises, et chargé contre le contrat,—**$57,150.** L'entrepreneur avait consenti à ce que ce paiement fut fait à compte sur son contrat, et cependant il prétend maintenant le contraire, en faisant encore l'erreur d'exiger comme un droit, ce qu'il aurait du demander comme une faveur. En "établissant une balance de comptes entre les parties intéressées, " le commissaire enquêteur est d'avis que cet item devrait être rayé complètement du compte de l'entrepreneur.—

No. 6. Montant que l'on prétend avoir été ajouté au contrat par l'acte de 1876 ..... $466,000

Si d'un côté, les commissaires du chemin de fer n'admettent pas que l'Acte cité (Sec. II) pouvait s'interprêter de manière à ajouter quoi que ce soit au montant du contrat, de l'autre, ils ont *agi*, comme si l'acte s'interprétait de cette manière.

Le montant tout entier du contrat était de..... $3,601,650

Quand le chemin de fer a été enlevé aux entrepreneurs le 1er. Septembre 1878, il y avait encore de l'ouvrage à faire, compris dans le contrat, pour la valeur d'au delà de..... $ 500,000

En conséquence, en suivant le contrat à la lettre, la valeur de l'ouvrage fait était de..... $3,101,650
Mais les Commissaires du Chemin de fer avaient payé..... $3,970,000

Paiement en sus de la valeur de l'ouvrage fait en vertu du contrat.$868,350

Ceci est une forte somme à dépenser " sans l'autorisation du Parlement " et en prenant cette responsabilité, les commissaires devaient, il est juste de le supposer, avoir confiance " qu'en plaidant, en justification " ils seraient soutenus et indemnisés. En lisant attentivement la Section II de l'Acte, sur laquelle l'entrepreneur bâse sa réclamation,il est difficile de trouver dans sa rédaction assez compliquée, du reste, une autre interprétation que celle d'indiquer aux Commissaires, une caisse autre que celle dans laquelle se trouvait ce qui restait du premier octroi de $3,610,650,d'où l'on pût tirer d'autre argent pour l'appliquer à l'achèvement des travaux du chemin de fer.

L'Ordre en Conseil soumettant les matières en litige à une enquête spéciale, admet en effet, que pour arriver à un règlement final des réclamations et des comptes, le contrat jusqu'à un certain point, devrait être mis de côté.Littéralement interprété et ses clauses strictement appliquées,si cela était possible, il ne resterait plus rien sur quoi prononcer jugement. Le contrat exige que l'entrepreneur s'engage pour un certain montant d'argent spécifié, à faire toutes et chacune des choses relatives aux 14 milles du chemin dont il est question que le gouvernement pourrait juger à propos de lui demander, quelles aient été spécifiées où non. C'est un argument partial qui porte injustement contre la partie la plus faible, qui. afin de remplir ses obligations hebdomadaires, aurait été obligée de trouver d'autres ressources que celles que lui accordait le contrat, c'est-à-dire au moins trois quarts de million de piastres.

Les contrats ainsi faits n'atteignent pas le but qu'ils ont en vue, et au lieu de mettre un obstacle aux disputés et aux difficultés, ils deviennent le plus souvent la cause qui les engendre. En considérant les clauses gênantes du contrat comme n'ayant ni force ni effet, je crois devoir rendre justice égale, a tous en soumettant les conclusions suivantes.

La première réclamation dans la cédule de l'Entrepreneur est :

Que les travaux faits en vertu de l'ancien contrat auraient du être évalués pour lui aux prix de l'ancien contrat, nonobstant que dans le nouveau contrat il eut consenti à accepter les nouveaux prix et une évaluation plus basse pour tous les travaux. La différence entre ces deux modes d'évaluation serait d'à-peu-près..... ..... $350,000

Les prix de l'ancien contrat étaient jusqu'à un certain point bâsés sur le fait que les paiements devaient, en grande partie, être faits en débentures ; de sorte que quelques paiements considérés comme prix argent comptant, seraient considérés comme extravagants et trop élevés.

Le nouveau contrat pourvoit à une échelle nominale de prix moins élevée, mais tout est calculé *argent comptant* et considérant la diminution dans le prix du travail et des matériaux, lorsque le contrat a été passé (en 1875) et les bas prix qui ont continué à se maintenir, les conditions de paiement du nouveau contrat sont généralement justes et rénumératives pour les différents travaux auxquels elles s'appliquent.

Ces prix auraient cependant été insuffisants aux époques prospères de 1873 et de 1874 lorsque l'ouvrage progressait, et l'évaluation de ces travaux comparée à celle des travaux faits en 1876, comme le contrat le comporte était une condition très-dure que la partie la plus forte imposait, et une condition pénible que la partie faible acceptait.

D'un autre côté, les travaux en vertu de l'ancien contrat, furent faits dans des conditions financières très difficiles. Les paiements d'abord faits à des époques indéterminées et irrégulières furent enfin complétement suspendus ; on eut recours à des emprunts considérables, en somme, une administration économique devint impossible,et le résultat général fut le coût excessif des travaux.

Le premier acte financier des commissaires du chemin de fer (en 1876) fut de payer les arrérages et les dettes des anciens travaux, et en agissant ainsi, ils ne tinrent pas compte de la nouvelle et moins coûteuse méthode d'évaluation, mais ils payèrent selon l'ancienne méthode dispendieuse et de fait, encore en sus—reconnaissant ainsi pratiquement d'avance la réclamation de MacDonald, à ce sujet.

En réduisant les prix extravagants de la cédule de l'ancien contrat, à de justes proportions et en laissant les autres comme ils étaient auparavant, les anciens travaux, ainsi évalués se montent à une somme de.....$1,576,010

et je recommande que cette somme soit accordée.

POUR DÉTAILS, VOIR APPENDICE "A"

—o—

Au second rang vient la réclamation basée sur les quantités qui devraient déterminer la valeur de l'ouvrage (en 1875,) depuis que le gouvernement a pris le chemin de fer en mains. On a déjà remarqué que la somme totale d'argent du contrat, en supposant certaines quantités de différentes espèces de travaux, a été trouvée nécessaire pour l'achèvement du chemin. Les quantités ainsi supposées se trouvèrent tellement fausses que les contradictions entre la première supposition et les faits subséquemment prouvés ne pouvaient en toute justice s'expliquer par le terme vulgaire légal et atténuant de " plus ou moins. "

Un contrat conçu dans l'ignorance et donnant un immense avantage à une des parties, pendant qu'il ruinait l'autre, semble être très faible en loi ; La justice l'annulerait sans respect pour ses auteurs. Les véritables quantités de travaux faits devraient être payées aux prix déterminés dans le contrat pour l'évaluation de leur avancement ; évaluées ainsi, le prix des nouveaux travaux s'élèverait à la somme de... ..... $2,347.275

Cette somme devrait être allouée.

VOIR APPENDICE " B "

—o—

TROISIÈME ouvrage extra, montant reclamé $315,903

Poussant la libéralité jusqu'à ses dernières limites, le plus que le Commissaire puisse reconnaître (sous ce titre) relativement aux 64 items, faisant partie de la réclamation, ainsi qu'une faible augmentation à titre de dommages, est la somme de..... .... $97,052

En réalité, il y a plus que la proportion ci-haut mentionnée de la réclamation totale d'admise, plusieurs de ces items, si on les considère comme extras, se trouveront à figurer deux fois au lieu d'une, vu qu'ils se trouvent déjà inclus dans l'estimation générale, APPENDICE " B ".

VOYEZ APPENDICES " C. ET " " C. C. "

Items 55 à 116 et 119, 125, 126.

—o—

QUATRIÈME. Cet item est contenu dans la Cédule de l'Entrepreneur..... $300,000

Relativement à la réclamation pour dommages que l'on prétend avoir éprouvés, et à la rencontre de laquelle il n'existe aucune preuve quelconque, à l'exception d'un petit montant contenu dans la troisième réclamation ci-haut mentionnée, cette demande devrait être renvoyée péremptoirement. Les détails et l'appréciation faite de cette réclamation se trouvent dans

L'APPENDICE " C. ".

Items 117 à 122 inclusivement.

— o —

CINQUIÈME. Montant payé par le Gouvernement à la Compagnie de Chemin de fer du Nord..... $57,150

Ce montant a été inscrit dans les livres des Commissaires du chemin de fer, au crédit de MacDonald, tel que voulu par la lettre du Contrat, mais si l'on s'en rapporte à la manière équitable de procéder, qui a été déjà ici recommandée, dans le but de pouvoir arriver à un règlement de comptes entre les deux parties, cet item devra cesser d'être porté sur le compte de l'ouvrage et le montant qui se trouve maintenant inscrit contre l'Entrepreneur sera diminué en proportion de la somme du dit item.

SIXIÈME. Une somme supposée avoir été ajoutée au Contrat en vertu de l'Acte 40. Vict. Chap. III..... $466,000

Les Commissaires du chemin de fer ont reconnu cette réclamation, par le fait même de l'avoir payée, mais vu que d'après la méthode déjà recommandée, elle se trouve être comprise dans l'Appendice de l'Estimation générale " B ", elle devra être mise de côté, et cesser de posséder un cachet distinctif, soit comme recommandation ou comme réclamation spéciale.

Les six lettres ci-haut mentionnées contiennent toutes et chacune des réclamations produites en vertu du contrat.

Il y a cependant certains autres items relativement à des propriétés mobilières qui étaient sur le parcours de la ligne, lors de la prise de possession par le gouvernement, etc., et pour le paiement desquelles, les Commissaires avaient donné certaines sommes en accompte.

Ces items ont été examinés et vérifiés, et le montant dû sur chacun d'eux est soumis en détail

Dans L'APPENDICE "D"

Montant total ainsi dû..... .... $30,629

— o —

Dans le bilan ci annexé (Appendice E), il se trouve placé au crédit de l'Entrepreneur certains items, autres que ceux déjà recommandés ; ce sont des montants qui de fait n'auraient jamais du être portés sur le compte du contrat, mais qui l'ont tout de même été, par exemple, l'item ayant rapport au bois de chauffage. Le montant payé en accompte par les Commissaires relativement à cet article, qui est de $13.200 se trouve aujourd'hui entré dans leurs livres sur le compte de MacDonald, quand en vérité, cette transaction ne se rapporte en aucune manière au contrat de construction, et depuis la cession de la ligne, ce montant a été réglé d'une manière définitive et considéré comme paiement en accompte à part, ne devant plus être porté à son débit.

Les différents items portés au crédit du bilan s'expliqueront d'eux mêmes.

Il appert, par une balance établie, d'après le mode recommandé pour le règlement des comptes, que le gouvernement se trouve endetté envers MacDonald de la somme de $150.925

RÉCLAMATION CONTRE L'ENTREPRENEUR

Il nous reste maintenant à nous occuper des réclamations des sous-entrepreneurs et autres, contre l'Entrepreneur en Chef, au sujet desquelles une garantie a été accordée par le gouvernement, en vertu des dispositions de l'Acte 40 Vic.-Chap. III, Section 10.

Ces réclamations se trouvent classées Appendice "**F**" ci-annexé, sous deux titres.

No. 1. Celles au sujet desquelles il y a eu conventions faites entre MacDonald et les requérants qui sont au nombre de 33, se montent à..... $79,775.13.

No. 2. Celles qui ont été produites chez le Commissaire-enquêteur mais que MacDonald refuse d'admettre. Elles sont au nombre de 38 et l'ensemble se monte à..... ..... $51,223,86.

Sans doute que dans le cas où le gouvernement se servirait des fonds appartenant à Mr. MacDonald et qui se trouvent actuellement entre ses mains, il n'admettra ni ne paiera aucune réclamation dont l'exactitude n'aura pas été prouvée, et dont la décision sera encore pendante.

Incluse dans la **Cédule No. 2,** se trouve la réclamation de Mr. H Abbott, associé dans la ci-devant société de Duncan MacDonald et Cie., relativement au contrat de la Compagnie de Colonisation du Nord.

Cette réclamation telle que produite atteint le chiffre de... $34,651.56.

Il est fait allusion d'une manière toute exceptionelle, relativement à cette réclamation, dans la clause 21 du contrat passé entre MacDonald et le Gouvernement dans le but de protéger les droits d'Abbott et en même temps de sauvegarder le gouvernement contre tout recours possible de sa part contre lui. Cette cause a été longtemps pendante entre les deux ci-devant associés, et il serait important pour le Gouvernement, avant d'arriver à un règlement définitif avec MacDonald, d'être libéré pour l'avenir de toute responsabilité à l'égard de M. Abbott.

Un autre genre de réclamations reste à être pris en considération. Ces réclamations sont depuis longtemps sur la liasse appartenant au Bureau des ci-devant Commissaires du Chemin de Fer et au sujet desquelles nuls solliciteurs ne se sont présentés pendant cette enquête qui tire maintenant vers sa fin. M. MacDonald ignore l'existence de ces réclamations, ou déclare qu'elles ont été depuis longtemps réglées et qu'on en a fini d'une manière ou d'une autre. En tout cas, elles paraissent mortes, et il est tout à fait inutile d'y faire allusion de nouveau.

J'ai l'honneur de vous soumettre les présentes.

W. SHANLY

Commissaire-enquêteur.

Montréal, 8 Mai 1879,

A L'HON. H. G. JOLY,

Commissaire des Travaux Publics

Etc., Etc.

QUÉBEC.